Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4005**

17. Wahlperiode 30. 11. 2010

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/3757 –

Fulda-Runden der Deutschen Bahn AG und Finanzierungsvereinbarungen zu Bedarfsplanprojekten

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bedarfsplan Schiene wird vom Bundesgesetzgeber aufgestellt, zuletzt mit dem Ersten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 22. September 2004. Der Bedarfsplan enthält insgesamt 58 Vorhaben, die ein Gesamtvolumen von rund 75 Mrd. Euro ausmachen. Für die Finanzierung dieser Bedarfsplanprojekte stehen im langjährigen Mittel ca. 1,1 bis 1,2 Mrd. Euro jährlich zur Verfügung. Daher muss unter diesen Maßnahmen, die gesetzlich alle den gleichen Rang als „festgestellter Bedarf“ genießen, eine Priorisierung vorgenommen werden. Gesetzlich vorgesehen ist dazu gemäß § 4 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, alle fünf Jahre die Prioritäten zu überprüfen. Der Investitionsrahmenplan (Fünfjahresplan) für den Ausbau der Schienenwege des Bundes bis 2010 vom April 2007, mit dem dieser gesetzlichen Verpflichtung nachgekommen wurde, enthält mit insgesamt 38 Bedarfsplanprojekten und einem Gesamtfinanzbedarf von ca. 28 Mrd. Euro aber weit mehr Projekte mit einem weitaus höheren Finanzbedarf, als in der Laufzeit des Fünfjahresplans tatsächlich realisiert werden können. Auch diese so genannte Bedarfsplanüberprüfung legt keine Reihenfolge der Projektrealisierung fest, aus der sich ableiten lässt, welche Projekte in den folgenden Jahren gebaut werden und welche nicht.

Die tatsächlichen Entscheidungen über die Priorisierung der gesetzlich als Bedarf festgestellten Projekte wird weitgehend vor dem Gesetzgeber geheim gehalten und wesentliche Angaben, die auch für seine Haushaltsplanung erforderlich sind, werden ihm vorenthalten. Dies betrifft sowohl die weitere Priorisierung im Rahmen der sogenannten Fulda-Runden (siehe Abschnitt I.) als auch die Finanzierungsvereinbarungen, die bei Bedarfsplanprojekten geschlossen werden (Abschnitt II.):

I. Im Rahmen der Priorisierung der Bedarfsplanvorhaben finden alljährlich gemeinsame Gespräche zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dem Eisenbahn-Bundesamt und der Deutschen Bahn AG (DB AG) zum Sachstand der einzelnen Bedarfsplanvorhaben sowie zur

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 26. November 2010 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Festlegung der weiteren Vorgehensweise bei der Abwicklung des Bedarfsplans statt. Bei diesen nach dem Tagungsort Fulda benannten Besprechungen unter Einbeziehung der regionalen Projektverantwortlichen der DB AG werden zu jedem einzelnen Bedarfsplanvorhaben Bau- bzw. Planungsverlauf, Finanzierung und bei der Realisierung aufgetretene Probleme eingehend erläutert, um bundesseitig ein umfassendes Bild von der aktuellen Situation bei der Umsetzung des Bedarfsplans zu erhalten und geeignete Schritte im Sinne einer effizienten und wirtschaftlichen Steuerung des Mitteleinsatzes abzustimmen. Dabei wird in der Regel auch ein Ausblick auf die kommenden Haushaltsjahre („Fulda-Liste“) diskutiert. Es ist verfassungsrechtlich nicht vertretbar, Informationen hierzu dem Haushaltsgesetzgeber vorzuenthalten.

II. Gleiches gilt für den Bereich der Finanzierungsvereinbarungen. Finanzierungsvereinbarungen für Bedarfsplanprojekte werden wie die „Fulda-Listen“ ebenfalls zwischen dem Bund und einem Unternehmen, das sich ausschließlich im Bundesbesitz befindet, der zur Deutschen Bahn AG gehörenden DB Netz AG, geschlossen. Ihr genauer Inhalt, insbesondere die Verpflichtungen, welchen Eigenanteil die DB Netz AG jeweils bringen soll, wird dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages bisher nicht zur Kenntnis gebracht. Diese Praxis steht im Gegensatz zu derjenigen bei Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Bestandsmittel zum Erhalt des Schienennetzes, die den beiden Ausschüssen nicht nur zur Kenntnis gebracht werden, sondern über die der Verkehrs- und Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages sogar abstimmen.

1. Welche Gesamtkosten sind in den Fulda-Runden I bis IX jeweils für die Bedarfsplanprojekte Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.1 Neubaustrecke (NBS) Ausbaustrecke (ABS) Nürnberg–Erfurt und Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.2 NBS Erfurt–Gröbers(–Leipzig/Halle) in den „Fulda-Listen“ eingestellt worden (bitte tabellarische Aufstellung nach Jahren und Projekten)?

2. Welche Gesamtkosten sind in den Fulda-Runden seit 2004 jeweils für die laufenden und fest disponierten Bedarfsplanprojekte des aktuellen Bundesverkehrswegeplans in den „Fulda-Listen“ eingestellt worden (bitte tabellarische Aufstellung nach Jahren und Projekten)?

3. Welche Gesamtkosten sind in den Fulda-Runden seit 2004 jeweils für die neuen Vorhaben der Bedarfsplanprojekte des aktuellen Bundesverkehrswegeplans in den „Fulda-Listen“ eingestellt worden (bitte tabellarische Aufstellung nach Jahren und Projekten)?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vorlage einer entsprechenden Aufstellung ist nicht möglich. Entgegen den Annahmen des Fragestellers existieren weder einheitliche Listen für die stattgefundenen „Fulda-Runden“, noch wurden solche Listen überhaupt in jedem Jahr erstellt. So gibt es beispielsweise auch für die im März 2010 stattgefundene diesjährige Besprechung keine solche Liste.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei den „Fulda-Runden“ lediglich um einen internen, auf Arbeitsebene stattfindenden Prozess handelt. Entscheidungen über die Priorisierung von Vorhaben werden dort nicht getroffen, sondern sind entsprechenden Gesprächen zwischen dem Vorstand der Deutschen Bahn AG und der Bundesregierung vorbehalten.

4. Welche Finanzierungsvereinbarungen zum Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur des aktuellen Bedarfsplans Schiene mit welchem Inhalt und welchem jeweiligen finanziellen Volumen hat die DB Netz AG seit dem Jahr 2004 mit dem Bund und möglichen weiteren Vertragsparteien (z. B. Bundesländern) abgeschlossen (tabellarische Aufstellung nach Projekten, Datum des Abschlusses, Vertragsparteien und Finanzvolumen pro Vertragspartei)?

5. Welcher Eigenanteil der DB Netz AG wurde dabei pro Finanzierungsvereinbarung jeweils festgelegt (tabellarische Aufstellung nach Projekten, Datum des Abschlusses und Finanzvolumen)?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich finanziert der Bund die zuwendungsfähigen Kosten und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die nicht zuwendungsfähigen Kosten eines Vorhabens. Daher variiert die Höhe der zuwendungsfähigen Kosten von Vorhaben zu Vorhaben. Eine entsprechende Statistik liegt der Bundesregierung jedoch nicht vor. In Anbetracht von rund 60 laufenden Finanzierungsvereinbarungen zu Bedarfsplanvorhaben sowie einer jährlichen Anpassungsvereinbarung, die eine Vielzahl der Vorhaben fortschreibt, ist die kurzfristige Erstellung einer solchen Statistik nicht möglich.

6. Welche Bestimmungen enthalten die Finanzierungsvereinbarungen für den Fall, dass die DB Netz AG den zugesagten Eigenbetrag nicht oder nicht vollständig leistet?

Die Bundesmittel werden grundsätzlich nur für zuwendungsfähige Maßnahmenteile gewährt. Diese umfassen sämtliche Bestandteile, die zur Erreichung des mit dem Bedarfsplanvorhaben verbundenen Neu- oder Ausbauzieles notwendig sind. Aus diesem Grunde ist es teilweise unerheblich, ob und wann die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die mit Eigenmitteln zu finanzierenden zusätzlichen Maßnahmenteile, wie z. B. den Rückbau nicht mehr betriebsnotwendiger Stellwerksgebäude oder den Bau kommerzieller Anlagen, durchführt. Sofern jedoch ein untrennbarer Zusammenhang zwischen den zuwendungsfähigen und den von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu finanzierenden Maßnahmenteilen besteht, würde die Nichtherstellung des vertragsgemäßen Zustandes eine Rückforderung der Bundesmittel in voller Höhe zur Folge haben. Eine entsprechende Prüfung erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt.

7. Welche Bestimmungen enthalten die Finanzierungsvereinbarungen zur Übernahme von Baukostensteigerungen durch die DB Netz AG?

Dies ist abhängig vom jeweils vertraglich fixierten Einzelfall. Grundsätzlich trägt derjenige die Kostensteigerungen, der für die Finanzierung des von der Kostensteigerung betroffenen Anlagenteils zuständig ist. Bei Festpreisvereinbarungen, wie z. B. bei der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München, tragen sämtliche Kostensteigerungen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Sofern hingegen mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein fester Kostenteilungsschlüssel vereinbart ist, wie z. B. beim Bau des Berliner Hauptbahnhofs/Lehrter Bahnhofs, beteiligen sich diese entsprechend dem Schlüssel auch an den Kostensteigerungen.

8. In welcher Weise wird durch den Bund geprüft, ob die DB Netz AG ihren Eigenbeitrag vollständig erbringt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

9. Haben diese Prüfungen seit 2004 Beanstandungen ergeben, und wenn ja, welche Beanstandungen und welche Konsequenzen hatten diese für die DB Netz AG?

Hierüber liegen keine statistischen Erhebungen vor. Hinsichtlich des Grundsatzes wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

10. Ist der Eigenanteil der DB Netz AG fixiert auf einen Festbetrag, der beim Abschluss der Finanzierungsvereinbarung festgelegt wird, oder wird er prozentual festgelegt, so dass er sich bei Baukostenüberschreitungen dementsprechend in absoluten Zahlen auch für die DB Netz AG erhöht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

11. Wann und unter wessen Verantwortung in der Bundesregierung sind seit 2004 Eigenanteile der Deutschen Bahn AG für den Neu- und Ausbau in verlorene Baukostenzuschüsse umgewandelt worden, und was war dafür jeweils die Begründung?

Ein solcher Fall ist nicht bekannt.

12. Welche Prüfungen durch den Bundesrechnungshof für welche Bedarfsplanprojekte mit welchem Ergebnis haben seit 2004 stattgefunden?

Es wird auf die als Bundestagsdrucksache vorliegenden jährlichen Bemerkungen des Bundesrechnungshofes zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes verwiesen.

13. Welche Gewinne sind laut aktueller Mittelfristplanung für die Jahre 2011 bis 2014 für die DB Netz AG, die DB Station & Service AG und die DB Energie GmbH geplant (bitte tabellarische Aufstellung)?

Die Zahlen unterliegen der Verschwiegenheitspflicht nach den §§ 116, 395 des Aktiengesetzes.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333